Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3189

04.12.95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann, Wolfgang Bierstedt, weiterer Abgeordneter und der Gruppe der PDS — Drucksache 13/3012 —

Fehlender Halt des ICE-Zugpaares „Spreekurier" in Magdeburg

Die beiden Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn AG, der ICE 641 Spreekurier von Köln nach Berlin, Abfahrt Köln 5.51 Uhr, Ankunft Berlin-Zoo 11.10 Uhr, und der Gegenzug gleichen Namens, ICE 640, Abfahrt Berlin 18.48 Uhr, Ankunft Köln 0.04 Uhr, haben beide keinen einzigen Halt auf dem Gebiet der ehemaligen DDR. Zwischen Hannover und Berlin-Zoo bzw. zwischen Berlin-Zoo und Hannover fährt der Zug ohne Halt und über eine Gesamtstrecke von 291 Kilometern. Zu- und Aussteigemöglichkeiten im Hauptbahnhof Magdeburg, den das ICE-Zugpaar passiert, bestehen nicht. Auf westdeutschem Gebiet hingegen werden viele Haltepunkte eingelegt, wobei es zwischen den einzelnen Haltepunkten oft Entfernungen in einer Größenordnung von weniger als einem Zehntel dessen gibt, was zwischen Hannover und Berlin-Zoo „übersprungen" wird. Es handelt sich dabei um die folgenden Haltepunkte und die folgenden dazwischen liegenden Entfernungen: Köln—Düsseldorf (39 km), Düsseldorf—Duisburg (24 km), Duisburg—Essen (20 km), Essen—Bochum (16 km), Bochum—Dortmund (19 km), Dortmund—Hamm (30 km), Hamm—Bielefeld (67 km), Bielefeld—Hannover (110 km) und schließlich Hannover—Berlin (291 km).

Das Ausbleiben eines Halts in Magdeburg bei diesen zwei ICE-Verbindungen bringt erheblich verschlechterte Schienenfernverbindungen für Bahnreisende nach und von Magdeburg mit sich. So liegt die Abfahrtszeit bei der (werktäglich) letzten Abendverbindung von Magdeburg nach Köln bei 19.30 Uhr ab Magdeburg, Ankunft Köln 0.04 Uhr. Bei dieser Verbindung ist in Hannover Umsteigen und eine Wartezeit von 23 Minuten angesagt. Der ICE „Spreekurier" passiert ungefähr um 20.20 Uhr den Magdeburger Hauptbahnhof – ohne anzuhalten. Ein Halt dieses ICE in Magdeburg würde also eine um eine Stunde später liegende und gegenüber der bisher letzten Verbindung eine qualitativ bessere Abendverbindung mit sich bringen.

Wer frühmorgens von Köln nach Magdeburg fahren will, kann entweder eine Interregio/IC-Verbindung nutzen (Köln ab 5.10 Uhr), bei welcher er einen vierzigminütigen Aufenthalt in Hannover einzulegen hat, oder er muß den ICE „Spreekurier" (Köln ab 5.51 Uhr) bis Hannover nehmen, und in diesem Fall 26 Minuten Aufenthalt in Hannover akzeptieren. Der ICE „Spreekurier" Köln—Berlin passiert Magdeburg

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Auswärtigen Amtes vom 29. November 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

ungefähr um 10.00 Uhr. Auch hier würde ein Halt in Magdeburg ein qualitativ verbessertes Schienenfernverkehrsangebot darstellen.

Vorbemerkungen

Eines der Ziele der vom Deutschen Bundestag beschlossenen Neuordnung des Eisenbahnwesens ist die konsequente Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben sowie die Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Eisenbahnen des Bundes. Zu den unternehmerischen Aufgaben des Vorstandes der Deutschen Bahn AG (DB AG) gehören seit Inkrafttreten der Bahnstrukturreform am 1. Januar 1994 u. a. die Gestaltung der Verkehrsangebote nach den Bedürfnissen des Marktes und die Betriebsabwicklung. Hierüber entscheidet die Konzernleitung der DB AG als privatrechtlich organisiertes Wirtschaftsunternehmen selbständig und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Bundesregierung nimmt in diesen Fragen keinen Einfluß.

Die Bundesregierung beantwortet Fragen zu dem Bereich Bahn ohne Bindungswirkung bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit bis zur vorgesehenen Entscheidung des Geschäftsordnungsausschusses des Deutschen Bundestages.

Es kann daher in den Antworten zu den Fragen 1 bis 6 sowie 8 nur die Entscheidung mitgeteilt werden, die das Unternehmen DB AG getroffen hat.

Die DB AG betreibt in mehreren Relationen innerhalb des Bundesgebietes sog. „Sprinterzüge", die in Tagesrandlagen entfernt liegende Ballungsräume verbinden, ohne in Bahnhöfen eines dazwischen liegenden Ballungsraumes zu halten. Dieses Angebot besonders schneller Zugverbindungen für den Geschäftsreiseverkehr ist insbesondere auf ein zeitsensibles Marktsegment ausgerichtet.

Insofern ist der fehlende Halt eines solchen ICE-Sprinterzugpaares in Magdeburg keine landesspezifische Besonderheit, sondern eine auch in anderen Großstädten und Ballungsräumen vorkommende Fahrplanmaßnahme der DB AG für ein Angebot, das den ICE- bzw. IC-Taktverkehr ergänzt.

1. Warum legt das Zugpaar ICE „Spreekurier" Köln—Berlin bzw. Berlin—Köln keinen einzigen Halt im Gebiet der ehemaligen DDR, insbesondere keinen Halt im Hauptbahnhof Magdeburg, ein?

Das Zugpaar ICE 641/640 „Spree-Kurier" wurde konzipiert, um bereits vor Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Hannover – Berlin eine besonders schnelle Zugverbindung in Tagesrandlage zwischen den Ballungszentren Rhein/Ruhr und Berlin anbieten zu können. Die Reisezeit dieses Sprinter-Zugpaares zwischen Köln und Berlin ist um 23 bzw. 27 Minuten kürzer gegenüber den vergleichbaren IC-Taktzügen der Linie 5, die derzeit 5 Stunden 42 Minuten benötigen. Der Fahrzeitgewinn von fast 8 % setzt sich aus mehreren Komponenten zusammen:

— größere Traktionsleistung des ICE,
— Durchfahrten ohne Halt in Braunschweig, Magdeburg und Berlin-Wannsee,
— Kürzung der Fahrzeitzuschläge (eingeplante Zeitpuffer zum Auffangen kleinerer Verzögerungen im Zuglauf).

Erst das Zusammenführen aller Effekte ergibt beim Zeitgewinn eine Größenordnung, die marktwirksam wird. Das Aufnehmen weiterer nicht zwingend notwendiger Halte würde das angestrebte Ziel verfehlen. Die in den betreffenden Zeitlagen aufkommende Verkehrsnachfrage Richtung Berlin wird von den Taktzügen der IC-Linie 5 bedient.

2. Um wieviel würde sich die Reisezeit im Fall eines in Magdeburg Hauptbahnhof eingelegten zusätzlichen Haltes verlängern?

Zusätzliche Halte in Magdeburg würden die Reisezeiten um jeweils drei bis vier Minuten verlängern.

3. Wenn Zeiteinsparungen als Grund für eine Durchfahrt in Magdeburg angegeben werden, warum wird das Argument Reisezeiteinsparung relevant, wenn es um den Wegfall eines Haltes in Magdeburg geht, nicht jedoch im Fall der Halte z. B. in Essen, Bochum, Hamm oder Bielefeld, d. h. von Städten geringerer Größe bzw. geringeren potentiellen Fahrgasteinzuges, zumal es sich bei der Stadt Magdeburg um die Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt, also um eine potentielle Wachstumsregion handelt?

Die Zeiteinsparung bei Durchfahrt in Magdeburg (wie auch in Braunschweig und Berlin-Wannsee) ist nur ein Baustein im Gesamtangebot. Der Halt des ICE-Frühzuges in allen Systembahnhöfen zwischen Köln und Hannover ist notwendig, da in dieser Zeitlage keine parallelen Zugfahrten der IC-Linie 5 verkehren. Zwischen Hannover und Berlin ist dies jedoch der Fall. Analog gilt dies abends für die Fahrten der Gegenrichtung.

4. Wenn als Argument für den Wegfall eines Haltes in Magdeburg ein zu geringes erwartetes Fahrgastaufkommen in Magdeburg genannt wird, ist das reale Fahrgastaufkommen in Essen, Bochum, Hamm, Duisburg oder Bielefeld größer als das für Magdeburg erwartbare, und welches sind die respektiven realen Fahrgastzahlen für die genannten Haltepunkte auf westdeutschem Gebiet im Vergleich zu den für einen Magdeburger Halt erwarteten?

Das zu erwartende Fahrgastaufkommen bei zusätzlichen Halten der Sprinterzüge in Magdeburg würde sich lediglich aus dem Mehrverkehr durch die Taktverdichtung ergeben, da die derzeitige Nachfrage bereits durch die IC-Züge um 9.20 Uhr und 10.30 Uhr in Richtung Berlin und um 19.30 Uhr und 20.30 Uhr aus Richtung Berlin abgedeckt wird. Dieser Mehrverkehr ist nicht mit dem realen Fahrgastaufkommen der Haltebahnhöfe im Ruhrgebiet vergleichbar, weil es für diese Halte keine Alternativzüge gibt.

5. Ist der Bundesregierung bzw. der Deutschen Bahn AG bekannt, daß der ICE auf längeren Abschnitten im ehemaligen Reichsbahngebiet nur eine sehr niedrige Geschwindigkeit fahren kann und daß er den Hauptbahnhof Magdeburg außerordentlich langsam, fast im Schrittempo, passiert, gelegentlich sogar einen Halt einlegt, ohne Aus- und Einsteigemöglichkeit zu gewähren (so am 30. Oktober 1995 der ICE „Spreekurier" Berlin—Köln)?

Trotz der intensiven Bautätigkeit aufgrund der Lückenschlüsse, der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und des Nachholbedarfs erlaubt der Zustand des Oberbaus im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn nicht durchgehend die Realisierung hoher Fahrgeschwindigkeiten. Dies gilt insbesondere im Bereich der Knoten, wo geringe Weichenradien zum Teil Geschwindigkeiten von nur 40 km/h zulassen. Außerplanmäßige Halte der Sprinterzüge sind der Angebotskonzeption (vgl. Antwort zu Frage 1) besonders abträglich; sie lassen sich jedoch nicht immer vermeiden. Eine Umwandlung außerplanmäßiger Zughalte in Verkehrshalte kann unter Marktgesichtspunkten jedoch nicht in Betracht kommen.

6. Stimmen die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG der Feststellung zu, daß im Fall des Einlegens eines Haltes in Magdeburg Hauptbahnhof, verbunden mit dem Wegfall eines einzigen Halts in Westdeutschland – z. B. im Fall eines Hauptbahnhofs, der über eine S-Bahn-Verbindung zum nächsten ICE-Halt verfügt –, die gesamte Reisezeit Köln—Berlin bzw. Berlin—Köln zumindest nicht verlängert, wahrscheinlich sogar verkürzt werden würde, aufgrund der höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten auf westdeutschem Gebiet und der damit verbundenen längeren Brems- und Anfahrtswege im Vergleich zu den Geschwindigkeiten, Brems- und Anfahrtswegen auf sachsen-anhaltischem Gebiet?

Eine entsprechende Fahrzeitermittlung und Prüfung der möglichen Fahrlagen konnte von der DB AG in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht durchgeführt werden. Sie weist jedoch darauf hin, daß der Ausfall eines Haltes im Ruhrgebiet zugunsten von Magdeburg nicht den Marktbedürfnissen entsprechen würde. Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

7. Können die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG eine Argumentation nachvollziehen, wonach das Nichteinlegen eines Haltes des ICE-Zugpaares „Spreekurier" in Magdeburg Hauptbahnhof selbst bei Vorliegen eines glaubwürdigen Reisezeitgewinns von wenigen Minuten von den Menschen in der Magdeburger Region als „typische Westpolitik" empfunden werden muß, wobei die Fahrt ohne Halt auf dem Gebiet der ehemaligen DDR an die Durchfahrten der ehemaligen „Interzonenzüge" erinnert?

Die jahrzehntelange Erfahrung durchfahrender „Interzonenzüge" war für die überwiegende Mehrzahl der Menschen in der Magdeburger Region mit der Gewißheit verbunden, daß sie die wenigen in Richtung Ruhrgebiet/Köln verkehrenden Züge nur mit einem Visum und damit in der Regel erst im Rentenalter benutzen durfte. Der Vergleich der Durchfahrt eines ICE-Zugpaares mit den ehemaligen „Interzonenzügen" setzt – angesichts der Vielzahl allgemein benutzbarer Tagesverbindungen – voraus, die von der ehemaligen DDR veranlaßten Reisebeschränkungen

zu vergessen oder zu verdrängen. Im übrigen war die Durchfahrt der ehemaligen „Interzonenzüge" nicht von der Bundesregierung veranlaßt, so daß eine Klassifizierung als „typische Westpolitik" nicht nachvollzogen werden kann.

8. Ist nach Fertigstellung der Schnellbahnverbindung Hannover—Stendal—Berlin damit zu rechnen, daß Magdeburg noch schlechtere Schienenfernverkehrsverbindungen erhält, als dies gegenwärtig bereits der Fall ist?

Magdeburg ist derzeit Systemhalt bei folgenden Fernverkehrslinien:

— ICE-Linie 6 München – Frankfurt (Main) – Berlin (2-Stunden-Takt mit zusätzlichen Zügen zur Taktverdichtung),

— IC-Linie 5 (Schweiz-) Basel – Rhein/Ruhr – Hannover – Berlin (1-Stunden-Takt),

— IR-Linie 17 Aachen – Hannover – Leipzig (2-Stunden-Takt),

— IR-Linie 42 (Wismar-) Schwerin – Halle – Dresden (2-Stunden-Takt).

Ergänzt wird dieses Angebot durch weitere Züge in individuellen Lagen. Damit hat Magdeburg ein bedarfsgerechtes und attraktives Angebot, das gegenüber der Zeit vor 1990 nicht nur in Richtung Westen, sondern auch Richtung Berlin quantitativ und qualitativ erheblich ausgeweitet wurde. Nach der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Hannover – Berlin werden sich die durchgehenden Verkehrsströme Rhein/Ruhr/Hannover – Berlin auf diese neue Strecke verlagern. Für Magdeburg ist auch danach ein stündliches Verkehrsangebot nach Berlin und zum Westen geplant. Einzelheiten des Gesamtkonzeptes werden derzeit bei der DB AG erarbeitet.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333